

Fortsetzung Beschreibung Curtiss P-40

Die nächste Version für die RAF war die Tomahawk Mk IIA (Model 81-A2), weitgehend identisch mit der P-40B (Model 81-B) des USAAC, mit selbstversiegelnden Treibstofftanks, Waffenzuladung und zwei 7,7 mm MG in den Tragflächen. Das erhöhte Gewicht führte zu einer reduzierten Leistung, was sich bei der P-40C mit verbesserten selbstversiegelnden Tanks und zwei weiteren Flügel-MG noch verschlimmerte. 930 Exemplare des Serienmodells Hawk 81-A3 wurden für die RAF gebaut; die eingesetzten Flugzeuge erhielten die Bezeichnung Tomahawk Mk IIB.

Sie besaßen eine amerikanische Funkanlage und sechs 7,7 mm MG. 100 der RAF Maschinen gingen nach China, 90 davon dienten in Kunming und Mingaladon mit der AVG (American Volunteer Group); 40 Flugzeuge, direkt von den USA verschifft, und 146 über England gelieferte Exemplare gingen in die Sowjetunion, und eine kleine Anzahl diente bei der türkischen Luftwaffe. Einige amerikanische P-40 wurden 1941 modifiziert, um als Aufklärungsflugzeuge unter der Bezeichnung RP-40 eingesetzt werden zu können, aber Curtiss hatte bereits mit dem Neuentwurf der Hawk 81-A begonnen, um die Leistung und Effektivität dieses Modells zu steigern. Zu den Änderungen gehörte der Einbau eines 1.150 PS (858 kW) Allison V-1710-39 Motors, der diese Triebkraft bis zu einer Höhe von 3.565 m aufrechterhalten konnte, und die Erweiterung der Bewaffnung durch vier 12,7 mm MG in den Tragflächen und einen Unterrumpfkasten für eine 227kg Bombe oder einen 197 l Abwurf-tank. Das Modell flog erstmals am 22. Mai 1941 als Kittyhawk Mk I, eine Bezeichnung, unter der es von England bestellt worden war; Curtiss nannte es Hawk 81-A2 und das USAAC, das diesen Typ im September 1940 bestellte, wählte die Bezeichnung P-40D. Nur die ersten 22 an die USAAF gelieferten Flugzeuge hatten vier MG's in den Tragflächen, die späteren Serienexemplare erhielten sechs MG und die Bezeichnung P-4015 (Model 87-B-2).

Insgesamt wurden 1.500 Exemplare dieser als P-40E-1 (Hawk 87-A3 und -A4) bezeichneten Version von der USAAF übernommen und dann leihweise an Großbritannien weitergeleitet, wo die RAF dem Modell den Namen Kittyhawk Mk IA gab. Außerdem gingen zahlreiche Maschinen dieses Typs an die Einheiten des British Commonwealth. Weitere P-40E gingen an Brigadier General Claire Chennaults AVG in China, wo sie zahlreiche Siege über die Japaner errangen.

Einige P-40E wurden in zweisitzige Schulflugzeuge umgebaut, der Rumpftank wurde zugunsten eines zweiten Cockpits weggelassen. Während der nächsten drei Jahre unternahm Curtiss große Anstrengungen, um die Kapazität der P-40 zu verbessern; die daraus resultierenden Varianten sind im Folgenden aufgeführt. Trotz der beträchtlichen Verbesserungen lag die Leistung der Warhawk noch immer unter der ihrer Zeitgenossen, der Allied und Axis-Kampfflugzeuge, und die Produktion lief schließlich im Dezember 1944 aus.

Varianten:

P-40A: nachträgliche Bezeichnung für eine P-40 mit Kamera-Ausrüstung (Seriennr. 40-326).

XP-40F: Bezeichnung für eine experimentelle Maschine (Model 87-B3) mit einem P-40D Flugwerk und einem Rolls-Royce Merlin 28-Reihenmotor.

P-40F: Serienausführung des oben beschriebenen Modells, mit einem von Packard gebauten 1.300 PS (969kW) V-1650-1-Motor; in mehr als 1.300 Exemplaren gebaut.

XP-40G: ein einzelner Prototyp (Model 81-AG) mit veränderter Bewaffnung und modifizierten Tanks.

P-40G: 43 P-40 wurden nachträglich mit Tragflächen der Tomahawk Mk IIA ausgestattet; 16 gingen gegen Ende 1941 in die Sowjetunion, und die im amerikanischen Dienstverbliebenen Maschinen erhielten im Oktober 1942 die neue Bezeichnung RP-40G.

P-40J: Bezeichnung für eine geplante Ausführung mit einem Allison-Turbolader-Motor; nicht gebaut.

P-40K: eigentlich eine verbesserte Ausführung der P-40E mit einem Allison V-1710-73 Motor; 1.300 Exemplare wurden gebaut, von denen 21 an die RAF gingen und als Kittyhawk Mk III bezeichnet wurden.

P-40L: im Allgemeinen ähnlich wie die P-40F, aber mit veränderter Ausrüstung; 700 Exemplare gebaut.

P-40M: im allgemeinen ähnlich wie die P-40K, aber mit einem Allison V-1710-71 Motor und einzelnen Verbesserungen; fast 400 Exemplare gingen an die RAF, wo sie als Kittyhawk Mk III bezeichnet wurden.

P-40N: wichtigste und zugleich letzte Serienausführung, in 5.220 Exemplaren gebaut (Model 87V und Model 87W); die Leistung wurde durch ein verringertes Gewicht und die Nutzung eines Allison V-1710-81-Triebwerks (später ähnliche -99er und -115er-Ausführungen dieses Triebwerks) erhöht.

Während der Produktion wurde das geringere Gewicht und eine verbesserte Ausrüstung übernommen; das Modell wurde außerdem nach Australien, China, Südafrika und an die RAF (mit der Bezeichnung Kittyhawk Mk IV) sowie an die Sowjetunion verkauft.

P-40P: ursprüngliche Bezeichnung für die 1.500 mit V-1650-1 Motoren bestellten Maschinen, die als P-40N mit V-1710-81 Triebwerken gebaut wurden.

XP-40Q: Bezeichnung für zwei P-40K und eine P-40N, die als Model 87X weitgehend modifiziert wurden; dazu gehörte der Einbau von zweistufigen Ladern und blasenförmigen Cockpithauben für eine verbesserte Leistung.

P-40R: Bezeichnung für P-40F und P-40L nach Umbau zu Schulflugzeugen im Jahre 1944, mit Allison Motoren anstelle der Packard Merlin Triebwerke.

TP-40: Bezeichnung für einige P-40N nach dem Umbau in zweiseitige Umschulungstrainer.

Twin-England P-40: geplante Variante aus dem Jahre 1942; eine P-40C, die im Modell mit zwei Merlin-Triebwerken (von den Modellen P-40F/Kittyhawk Mk II) auf den Tragflächen oberhalb des Hauptfahrwerks ausgestattet wurden.

Kittyhawk Mk II: RAF Bezeichnung für 330 P-40F und P-40L, die als Leihgabe benutzt wurden; die ersten 230 wurden gelegentlich als Kittyhawk Mk IIA bezeichnet.

Model 81-AC: 40 nach einer britischen Spezifikation umgebaute P-40C.

Model 81-AG: 44 in P-40G umgebaute P-40 plus ein XP-40G Prototyp.

Model 87: erste Serie von P-40D.

Model 87-A1: eine unbekannte Anzahl, von Frankreich bestellt, aber nicht ausgeliefert.

Model 87-A5: Untervariante der bestellten Modelle 87-A4.